

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION
DE
COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
TERCER PERÍODO

CARPETA Nº 786 DE 1992

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 1515 DE 1992

JULIO DE 1992

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

MARINA
MERCANTE

NORMAS PARA
ABANDERAMIENTO

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 1º DE JULIO DE 1992

ASISTENCIA

Presiden : Señores Senadores Dante Irurtia -ad hoc- y Jorge Silveira Zavala

Asisten : Señores Senadores José Germán Araújo, Walter Belvisi y Manuel Singlet

Invitados especiales : Señor Gerente del Banco de Seguros del Estado, doctor Gustavo Penadés y Presidente y Gerente de la Cámara de la Marina Mercante, Capitán Eitel Ravenna y Alvaro Ardao

******

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 49 minutos)

En nombre de la Comisión tengo el gusto de recibir al doctor Penadés, que en representación del Banco de Seguros del Estado va a referirse a la participación de esa Institución oficial en lo que respecta al tema de Marina Mercante.

SEÑOR PENADES.- La organización del régimen de seguridad del trabajador --seguridad en cuanto a aspectos vinculados con accidentes o infortunios que puedan sufrir en la realización de las tareas--, como bien saben los señores senadores, está regulado por una ley que hace obligatorio el seguro de accidente de trabajo. En ese sentido, el Banco siempre ha sostenido la conveniencia de que sea un seguro el que reglamente y regule las relaciones de referencia, en la medida que es la forma de medir adecuadamente el riesgo , premiando con primas diferenciales a aquellos patronos que busquen abatir la siniestralidad junto con la colaboración del Banco en lo que tiene que ver con tareas preventivas fundamentales para el debido amparo del trabajador. Por tal razón, nuestra Institución siempre ha considerado que debe ser la prima lo que grave la actividad de cada una de las empresas y no el impuesto, porque como tiene una naturaleza indiferenciada, no permite catalogar debidamente la conducta del trabajador desde el

punto de vista del abatimiento siniestral. Cuando se produce un infortunio laboral la remuneración que debe servirse al trabajador debe estar vinculada directamente con el jornal o con el sueldo que percibía efectivamente por la prestación de su trabajo. El mismo tiene una naturaleza indemnizatoria, lo que hace la renta mientras el empleado está accidentado y privado temporalmente de cumplir sus tareas o una vez que ha sido dado de alta y queda con una incapacidad permanente.

En consecuencia, el Banco no es partidario del establecimiento de fictos porque si bien en algún caso, excepcionalmente, puede llegar a exceder lo que realmente ganaba el trabajador, en la inmensa mayoría de los casos es inferior a lo que efectivamente percibía. Entonces, este tipo de situaciones se traduce en reclamos judiciales por medio de los que el trabajador pretende que se le abone --y desde el punto de vista de la justicia tiene su fundamento-- la diferencia entre lo que le liquida el Banco como consecuencia de un ficto y lo que en realidad hubiera ganado sino hubiera sufrido el infortunio. Asimismo, a pesar de que la ley establece que la indemnización que se percibe a través del seguro obligatorio es la única forma de indemnización que tiene el trabajador, nos hemos encontrados con muchas sentencias que condenan al patrono --por mas que está asegurado y que el Banco sirve las rentas -- a pagar la diferencia existente entre la renta y el sueldo real que recibía el empleado en razón de que aquella significa un porcentaje --de

acuerdo con la regulación legal-- del sueldo.
Si eso ocurre en el régimen actual con algunas sentencias que han determinado el establecimiento --si se quiere-- de seguros un poco al margen del derecho pero amparando la responsabilidad del patrono, ¿qué es lo que no ocurriría en el caso de que se establecieran fictos? evidentemente, se produciría una diferencia mayor entre el monto de la renta y la remuneración real del trabajador. Si bien esta es la opinión del Banco de Seguros, admito que este proyecto de ley persigue un propósito loable y uno, como ciudadano y funcionario público, advierte cuál es su verdadero sentido. De todas formas, si es necesario pagar un precio por ello será tarea de los señores senadores decidir.

Reitero, desde el punto de vista técnico y del Banco de Seguros, estimo que el establecimiento de un ficto, en la medida que distancie la renta, o sea la indemnización por incapacidad permanente o por infortunio temporal, genera una situación de injusticia que va a determinar reclamos judiciales con condenas de patronos que eventualmente puedan no estar asegurados por ese exceso.

SEÑOR SINGLET.- Brevemente, desearía saber si esto constituye una excepción o existen antecedentes en la materia.

SEÑOR PENADES.- En cuanto al establecimiento de fictos, debo decir que se determinan con relación a los trabajadores rurales y eso nos complica.

SEÑOR SINGLET.- Quisiera que me precisara un poco más en qué sentido está establecido con respecto a los trabajadores rurales. Concretamente, deseo saber si es porque pagan un seguro inferior al que les correspondería de acuerdo al salario que perciben.

SEÑOR PENADES.- Al respecto, debo decir que la prima está fijada sobre el ficto y la renta que se le paga en el caso de sufrir un infortunio laboral, también.

SEÑOR SINGLET.- De modo que la limitante juega en los dos aspectos.

SEÑOR PENADES.- Según la aportación que realiza es la indemnización que se le paga. El Banco no le va a cobrar una prima sobre el salario real y luego le va a liquidar una renta sobre un ficto, las dos cosas se aplican sobre este último.

SEÑOR SINGLET.- ¿En este caso sucedería lo mismo?

SEÑOR PENADES.- Así es, señor senador. Se trata de un porcentaje sobre el sueldo que percibe la persona. Reitero que si debemos pagar sobre un ficto, se calcula en base a éste.

SEÑOR SINGLET.- A pesar de que la exposición es clarísima, consulto a los demás integrantes de la Comisión si no les parece que el espíritu que animaba esta disposición

era distinto, es decir, una situación privilegiada en cuanto a establecer el ficto para pagar las primas, pero que el recurso seria por el total de lo que percibiría el asegurado.

SEÑOR ARAUJO.- Con respecto a este tema he realizado consultas y debo expresar que coincido totalmente con lo que ha manifestado el señor Penades, no sólo en este sentido sino en lo que refiere a la seguridad social. Si se legaliza el ficto, el Banco de Previsión Social, a la hora de jubilarse ese trabajador, habrá de liquidar de acuerdo con él y no con el salario real que, por otra parte, no lo va a poder demostrar.

Con relación al tema de los fictos, deseo formular una precisión. En esta materia el Banco de Seguros tiene otra experiencia que, seguramente, el señor Penades nos va a recordar con mayor conocimiento de causa. Hay fictos que nos parecen totalmente justos. Concretamente, es el caso del taximetrista, donde se incorpora al ficto un cálculo que se realiza sobre las propinas; lo mismo sucede con los mozos de bares, cafés y confiterías, donde también se establece un ficto que es superior al salario fijo que el trabajador recibe. Debemos advertir que esto sucede a consecuencia de que los ingresos extras son superiores al salario base. En este caso nos parece justo tanto para el trabajador como para los Bancos de Seguros y de Previsión Social. Lo que ocurre es que en esta situación particular nos parece totalmente injusto porque se realiza con fines de evasión. Naturalmente,

comprendemos que esto se promueve en este proyecto de ley para incentivar el abanderamiento de buques, ofreciendo beneficios que no corresponden, en este caso, a través del Banco de Previsión Social o del Banco de Seguros del Estado. Digo esto teniendo en cuenta los argumentos expuestos en más de una oportunidad. Cabe recordar que se habla de privatizar y, en muchos casos, extranjerizar las empresas públicas como el propio Banco de Seguros del Estado. Asimismo, se habla de la reforma de la seguridad social, ya que los recursos, actualmente, no serían suficientes, pero a través de este proyecto de ley estamos promoviendo recursos todavía inferiores.

En virtud de esta situación, deseo dejar planteada una inquietud ante el señor Penades y por su intermedio al Banco de Seguros del Estado. A vía de ejemplo, tengo conocimiento que la empresa PLUNA, para mejorar el salario de todo el personal de vuelo a establecido un pago extra importante que se realiza en la República Argentina que no devenga otro tipo de obligaciones con el propio Banco de Seguros del Estado. Por lo tanto, en caso de un accidente laboral, éste cubrirá el salario que esa persona percibe dentro del país y por el cual se aporta, quedando totalmente desprotegido de lo que percibe en la República Argentina. De modo que son caminos de evasión que deberiamos tratar de evitar por todos los caminos posibles. Reitero que aprovecho la presencia del doctor Penades para manifestar mi preocupación con respecto al tema de PLUNA, es decir, de qué manera se puede arbitrar esta situación fuera

de fronteras sin que el Banco de Seguros tenga conocimiento. Me consta que éste no tiene conocimiento de ese hecho ya que me encargué de investigarlo y no existe notificación de este acuerdo laboral que se ha establecido por una vía que, a mi juicio, no corresponde.

SEÑOR PENADES.- Con relación al tema de los fictos vinculados con la actividad de los taximetristas, debo señalar que sucede tal como lo manifestaba el señor senador. Al respecto, se establecen fictos sobre propinas del personal de los buques, tratando de estimar debidamente lo que perciben esos trabajadores por concepto de comidas y otras prestaciones que se le brindan en especie. Ello, aunado al salario real, permitiría complementar lo que realmente cobra el trabajador y sobre eso paga el seguro.

De esta manera, si el trabajador sufre un infortunio podríamos pagar la indemnización tomando en cuenta la globalidad de los ingresos a fin de que dicha indemnización sea acorde a lo que percibía globalmente el trabajador. Ese es el principio elemental que rige esta idea. El establecimiento de un ficto de una remuneración total, repito, que se distancie de lo que perciba el trabajador, no es justa ni permite un cerramiento económico de la Cartera; si nosotros cobráramos un ficto y tuviéramos que pagar sobre la renta real y, a su vez, hubiera una distancia importante entre una y otra, habría una diferencia que necesariamente tendría que trasladarse a alguien. Aquí es donde empieza a perder sentido el concepto de racionalización e individualización de la prima que tiene que ajustarse a la conducta de cada empresario en función de la tarea de prevención de accidentes.

Ahora bien; con relación al aspecto que mencionaba el señor senador sobre PLUNA, como Gerente General, debo decir que esta es la primera noticia que tengo de ello. En realidad, si un trabajador de PLUNA sufriere un infortunio laboral, se le pagaría una indemnización en la cual la suma mencionada no podría ser tenida en cuenta.

SEÑOR BELVISI.- Debo decir que luego de escuchar la exposición del señor Gerente General del Banco de Seguros del Estado se ha aclarado aún más nuestra posición, en el sentido de no estar de acuerdo con este artículo que prevé fictos. Si bien a través de ello podríamos estimular a la Marina Mercante, creemos que ello se haría sobre

la pretensión de que los que ganan más paguen menos en el sistema de seguridad social y, en su caso, también el Banco de Seguros en las condiciones que se expresa. Además, en última instancia, esto recaería inexorablemente sobre la masa de todos los que constituyen el sistema de la Seguridad Social o de quienes se sirven del Banco de Seguros del Estado.

En síntesis, me parece que esto no es lógico pero, fundamentalmente, no es justo que se establezcan fictos que posibilitarían el no pago al Banco de Seguros del Estado y al sistema de Seguridad Social. Asimismo, esto aparejaría que paguen menos aquellos que ganan más.

Tal vez este no sea el momento oportuno de fijar posición, pero deseamos expresar que no estamos de acuerdo con el establecimiento de fictos. A mi entender si lo que se pretende es estimular a la Marina Mercante, habrá que buscar otros sistemas o modalidades más transparentes y más justas.

SEÑOR PENADES.- Deseo agregar que en un análisis más profundo el establecimiento de fictos en realidad perjudica al patrono, porque frente a un infortunio laboral, dado que nosotros pagaríamos rentas sobre fictos, la diferencia que se genera entre lo que ganaba el trabajador y la indemnización que recibiría, determina un reclamo judicial que provoca la condena al patrono que, en ese caso, no estaría amparado al seguro. En definitiva, por hacer un favor, también se estaría perjudicando al patrono.

SEÑOR BELVISI.- Deseo aclarar lo siguiente: en el caso del Banco de Seguros del Estado sucedería lo que plantea

el señor Gerente General, pero en lo que respecta al Banco de Previsión Social, ello no es así, ya que hay una forma clara de evadir y de posibilitar que aquellos que ganan más, a través de los fictos, paguen más.

SEÑOR ARAUJO.- De acuerdo con la información que poseo acerca de algunos casos, en lo que refiere al Banco de Seguros del Estado han habido algunos fallos en el sentido que señalaba el señor Gerente General pero, deseo destacar que es sólo en aquellas situaciones en que el trabajador ha podido demostrar que sus ingresos eran superiores. Cuando no puede demostrarlo, queda totalmente desamparado. Como es lógico, el Banco de Seguros no puede hacerse cargo de ello. A su vez, el patrono se ve protegido por la falta de documentación, con lo cual el único perjudicado es el propio trabajador. En síntesis, hay casos en los cuales los patronos han reconocido la existencia de un sobresueldo pero, en muchos casos en los que no hay documentación, el trabajador pierde y sólamente recibe la suma que el Banco de Seguros está obligado a pagar.

SEÑOR PENADES.- Efectivamente, en nuestro sistema de Justicia, si el actor no prueba su derecho no gana el juicio.

En definitiva, el establecimiento de un ficto, en la mayoría de los casos no ampara al trabajador debidamente y, en otros, tampoco es protector del patrono. De manera que el sentido de la disposición no parece ajustado a lo que ocurre en los hechos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita del señor Gerente General del Banco de Seguros del Estado y la información

que nos ha brindado.

(Se retira de Sala el señor Gerente General del Banco de Seguros del Estado)

(Ingresa la delegación de la Marina Mercante)

La Comisión tiene el gusto de recibir a la delegación de la Cámara de la Marina Mercante, al Presidente, Capitán Ravenna y al Gerente, señor Ardao a quienes hemos invitado a los efectos de tratar el tema de las normas de abanderamiento.

La Comisión tiene interés en que los representantes de la Cámara de la Marina Mercante nos brinden su opinión y asesoramiento sobre el proyecto de ley que tenemos a estudio.

SEÑOR RAVENNA.- Agradezco la invitación que hemos recibido en el sentido de concurrir a esta Comisión. T a n t o el señor Ardao --quien ocupa el cargo de Gerente de la Cámara de la Marina Mercante-- como quien habla --Presidente de la mencionada Cámara-- no somos armadores, sino profesionales en el medio, interesados en aclarar ciertas cosas que han sido dichas en el transcurso de varias conversaciones que se han mantenido. En ese sentido, me voy a permitir dar lectura de un memorándum que más tarde les será distribuido. El mismo dice:

En la sesión del día 20 de mayo a la que asistieron en primer lugar autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y sus asesores, y luego representantes de la Intergremial Marítima.

El Sr. Subsecretario de Transporte y Obras Públicas expresó: "Durante los debates transcurridos en el Parlamento, se fueron encontrando puntos de creciente acuerdo, porque es bueno consignar que este proyecto de ley que está a consideración de esta Comisión del Senado, cuenta no sólo con el aval del Poder Ejecutivo, que estuvo siguiendo todas sus instancias y prestando su consentimiento en diversas modificaciones que los señores legisladores fueron proponiendo, sino también el de sectores que están vinculados al desarrollo de la marina mercante nacional."

Cabe señalar que la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo, de la Cámara de Representantes, recibió a autoridades del Ministerio, de la Intergremial Marítima y de la Cámara de la Marina Mercante Nacional, escuchando sus opiniones y culminó su trabajo en reunión en la que recibió conjuntamente a las tres partes citadas. Todas las partes sabíamos que esa era la última reunión y la Comisión procedería a redactar el informe para elevar el proyecto al plenario. Al tomar la palabra el Sr. Director General de Transporte Fluvial y Marítimo, Cap. U. W. Pérez, apoya el proyecto y comparte las expresiones del Sr. Subsecretario en cuanto a que es una iniciativa seria y conveniente, sin que represente una bandera de conveniencia.

Y agregó el Cap. Pérez: "Es importante señalar que en este trabajoso proceso hemos tenido la posibilidad -de acuerdo con nuestra forma de actuar- de intervenir ligados a dos sectores claves, es decir los armadores y los gremios..."

Es de justicia destacar que ésta fue realmente la actitud de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo al encarar el proceso de elaboración de este proyecto.

Las siguientes palabras señalan, sin duda, el espíritu que prevaleció en las autoridades luego de la aprobación en la Cámara de Representantes, y pertenecen al Cap. U.W. Pérez:

"Considero que las tres partes que impulsamos esta iniciativa, estamos contestes en que este proyecto de ley puede ser mejorado -como toda tarea perfectible que realiza el ser humano- y, en definitiva, estamos razonablemente de acuerdo en la necesidad que tiene el país de que en el plazo más breve posible -naturalmente respetando las funciones tan importantes que los señores senadores deben desempeñar se sancione esta norma".

Estas palabras tienen mucho valor si las consideramos luego de haber leído las declaraciones a la Comisión del Senado realizadas por la Intergremial, que parecen desdecir su aprobación en la etapa anterior, como veremos más adelante.

Las autoridades del Ministerio fundamentaron su aprobación a este proyecto en forma detallada, habida cuenta de su visión dentro no sólo del desarrollo internacional de la marina mercante nacional, sino

también en lo que se refiere al desarrollo de dos temas importantes como son el Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Mercado Común del Sur.

La labor del Ministerio, debemos reconocerlo muy sinceramente, atendió no sólo estas vinculaciones con proyectos que nuestro país ha emprendido, sino que escuchó en todo momento la posición de los sectores involucrados.

Con respecto a la participación de representantes de la Intergremial en la Comisión del Senado, deseamos hacer también algunos comentarios.

El Sr. Julio Inthamoussu expresó: "Debemos ser sinceros en cuanto a que, ante la difícil situación que atraviesa la marina mercante nacional y luego de intensas reuniones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la Cámara de la Marina Mercante Nacional y con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo del otro Cuerpo Legislativo, hemos manifestado nuestra aceptación en términos generales, aunque no en forma total, a este proyecto de ley, pero fundamentalmente reiteramos la necesidad de poder contar con una ley de marina mercante que defienda los intereses del país y los de su gente".

Esto es lo que entendió esta Cámara y así lo expresó en su momento en la Comisión de la Cámara de Representantes. En aras de su aprobación no nos aferramos a las diferencias y lo aceptamos. Es por ello que en oportunidad de ser recibidos por la Comisión del Senado, no señalamos discrepancias, sino nuestra voluntad de su pronta promul-

gación, aunque también manifestamos haber descartado objeciones menores en aras de la promulgación de esta ley. Por ello nos merece sorpresa y cierta desazón lo expresado por el mismo Sr. Inthamoussu, en la reunión del día 20 de mayo: "Se deja constancia de que los textos sustitutivos que se proponen en esta exposición estaban destinados a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo de la Cámara de Representantes, pero la aprobación del proyecto por dicha Cámara el 24 de marzo de 1992 los hizo inaplicables."

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Turismo de la Cámara de Representantes recibió todas las propuestas, de todos los sectores, mientras realizó su trabajo, convocando, para finalizar su labor, a una reunión a la que fuimos invitados el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Intergremial Marítima y la Cámara de la Marina Mercante Nacional, el día 12 de noviembre de 1991, e inmediatamente después, aprobó el proyecto como lo había anunciado, y lo elevó a consideración del plenario.

La Cámara de la Marina Mercante Nacional no dice que haya estado en un todo de acuerdo con el proyecto, o que no haya podido presentar sus observaciones. Simplemente, renunció voluntariamente a ellas, en aras de su aprobación.

El Sr. Inthamoussu, en reunión de la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes de fecha 10/9/91, expresó: "Existen treinta y un artículos de los cuales en treinta, hemos coincidido". El que no aprobaban se refería a la tripulación de los buques. Sin embargo, ahora surgen más objeciones. Al culminar la misma reunión el Sr. Inthamoussu manifestó: "Queremos dejar nuestro agradecimiento a la Comisión, al Capitán de Navío Ulises Walter Pérez, a la doctora Petrocelli y a los empresarios, ya que somos concientes de que hemos partido de una base importante".

Y realmente debemos estar todos agradecidos por la forma en que se ha trabajado, aunque no podamos compartir el 100% del texto aprobado. - Quienes, como armadores conocen las consecuencias de la aprobación de la ley 15.996 sobre horas extras, saben que fue otra gran carga, pues si bien en un buque no puede ser aplicable el límite de horas extras porque no se pueden llevar varias tripulaciones, el pago de las horas extras según esa norma quedó instituído, alejándonos nuevamente de la competencia. Y tengamos en cuenta que por la especialidad del trabajo ya había una normativa también especial. Y en esa oportunidad, nadie nos consultó ni pidió nuestra opinión, como lo ha hecho el Parlamento ante este proyecto de ley. Diferencia muy notoria que no podemos dejar de destacar enfáticamente.

Queremos destacar otro párrafo que muestra la operativa que se llevó en el estudio de este proyecto, con palabras del Sr. Silva de la Intergremial Marítima: "En esta oportunidad se ha tenido la precaución de recoger la opinión de los sectores involucrados antes de elevar al Parlamento el proyecto de ley. Eso es mérito de la Dirección General de Transportes Marítimos y Fluviales , dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la cual previo al envío del proyecto consultó a la Cámara de Armadores y a la Intergremial Marítima, recogiendo inquietudes de ambas". (10 de setiembre de 1991)

Cabe preguntarse: ¿para qué sirvió?

Y agregó el Sr. Silva: "Los trabajadores hemos manifestado que este - proyecto reúne el consenso de todas las partes involucradas, pero queremos hacer énfasis en lo que tiene relación con las tripulaciones".

Y señalaron su discrepancia, en su único punto de objeción, con el -

50% de tripulantes uruguayos. Cabe señalar que, a posteriori, se elevó al 75%, obteniendo así casi la totalidad de sus propuestas. Sin embargo, ante la Comisión del Senado señalan que presentan sus modificaciones pues no pudieron hacerlo en la Cámara de Representantes.

Nos duele por los esfuerzos que hizo la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo, muy bien señalados por la Intergremial y por la seria labor de la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes.

En reconocimiento a ellos, esta Cámara se abstuvo de plantear sus discrepancias, manteniendo una actitud coherente con la asumida en la otra etapa, en cuanto a la aceptación del proyecto.

Con respecto a la sesión del día 13 de mayo de 1992 de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores con la presencia del Señor Prefecto Nacional Naval, Sr. Director Registral y de Marina Mercante y el Sr. Escribano de Marina.

Señalamos como fundamental la expresión del Sr. Prefecto Nacional Naval, C/A Gualberto Ruiz: "Luego del estudio que realizamos del proyecto de ley, lo encontramos muy favorable para el desarrollo de la marina mercante nacional...." "En términos generales, el proyecto de ley -repito- es muy propicio para el desarrollo de la marina mercante, y en particular, en nuestro caso, dado que somos la oficina que realiza los abanderamientos en los departamentos de la Dirección Registral y de Marina Mercante y Escribanía de Marina".

Las que siguen son palabras del C/A Ruiz: "Tendríamos que hacer algunas aclaraciones, no observaciones".

En otro momento, el C/A Ruiz expresa su coincidencia con lo manifestado por las autoridades del Ministerio de Transporte cuando consultado sobre la reserva de carga señala: "Como está planteada esta ley, creo que apunta -no tenemos objeción alguna y por eso hablo de que se deben tener en cuenta la reciprocidad objetiva (debió decir efectiva) y las condiciones especiales que existen en los diferentes tráficos y servicios- además de darle a los armadores una mayor flexibilidad, al proyecto del Mercosur y al de la Hidrovía".

Vale destacar el comentario del Sr. C/A Ruiz, al señalar, desde la experiencia práctica en el abanderamiento y cese de bandera que: "Hubo un buque en 1987 que dejó nuestra bandera por problemas netamente de tripulación; se le exigía una tripulación de 32 hombres y el mismo buque abanderó y salió con una tripulación de 17 hombres uruguayos, quedando el resto sin trabajo". Y el Banco de Previsión Social sin aportes de ninguna clase.

Lamentamos que a esta Cámara sólo se le escuchó su exposición sin hacer ninguna pregunta porque, se nos dijo: "De la discusión de la Cámara de Representantes surge la aclaración a todas aquellas interrogantes que nos podíamos haber formulado. Por lo tanto, hoy no sentimos la necesidad de plantearles ninguna pregunta". Esto sucedió en la sesión del 29 de abril de este año.

Pero sí hubo muchas preguntas a quienes fueron recibidos posteriormente en la Comisión y sobre ellas no tuvimos oportunidad de expresarnos, de ahí nuestra presencia en el día de hoy.

Con respecto al cambio de ideas con la Prefectura Nacional Naval en relación con la redacción del artículo 17 creemos conveniente citar solamente las palabras del Sr. C/A Ruiz: "Quizá una aclaración que hi

cimos nosotros llevó a que se produjera una discusión que no era nuestra intención provocar. No tenemos problema en asumir la tarea si la ley lo impone". Y cita como ejemplo la actuación de la Prefectura Nacional Naval en el Tribunal de Faltas. Agregamos nosotros: y en todo lo que tiene que ver con la marina mercante, y nos preguntamos, ¿qué otro organismo técnico existe en el país que se pueda considerar más competente en esta materia?.

Con respecto a las dudas sobre la redacción del artículo 1o. a que se refiere el Sr. Presidente de la Comisión, entendemos que fueron evacuadas con claridad tanto por las autoridades de la Prefectura Nacional Naval - como por las del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En lo que se refiere al tema de la autoridad competente, esta Cámara debe señalar que no fue a propuesta nuestra que se introdujo la modificación del texto, y existiendo mayoría para aprobarlo en ese sentido, lo - aceptamos, aunque entendemos que existen atribuciones que son de resorte de la Prefectura Nacional Naval, sin lugar a dudas. No obstante, suponemos que por medio de la reglamentación posterior se podría determinar sobre qué organismo recae tal potestad.

Nos parece muy acertada la fundamentación de la necesidad de aprobación urgente de este proyecto por parte del Sr. C/A G. Ruiz: "Digo esto porque colmaría una cantidad de expectativas que daría a nuestros armadores y a nuestros inversores la posibilidad de traer barcos a la bandera. No sólo me refiero a los barcos de ultramar, sino también a buques para la hidrovía y de cabotaje".

El Sr. C/A Ruiz destacó la actitud de los armadores con los que están - conversando, "que cumplen permanentemente con todas las reglamentaciones,

que jamás crean un problema y que siempre aportan soluciones reales".

Es a estos armadores a quienes se quiere ayudar, y en forma urgente, porque todos sabemos que en otros países se adoptan disposiciones muy radicales, cuyo peso recae sobre nuestra pequeña marina, por razones de competitividad.

Comprendemos la preocupación de los Señores Senadores pero, ante la expresión: "el legislador no debe verse jamás en la obligación de realizar su trabajo con nombres y apellidos; esa no debe ser la motivación sino el gran interés nacional que está presente en todos", debemos señalar que discrepamos totalmente. Podemos hablar de coincidencia en el ingreso de un buque a la marina mercante nacional, simple coincidencia. Tanto es así, que en el nuevo barco, aún sin la ley, fue enarbolado el pabellón nacional. Como aún sin la ley hubo otras altas en la marina mercante nacional a través de los años que ha llevado su estudio. Como también hubo bajas de otros, cuyos armadores no pudieron continuar en la actividad. Si la ley hubiera sido aprobada poco tiempo después de elevarse el primer proyecto, quizá hoy no estuvieramos así. El gran interés nacional de tener una marina mercante propia, es el que ya tuvo muchas dilaciones.

No sólo se han ido buques de nuestra marina, que llegó a tener diez veces más unidades en la matrícula de ultramar, sino que se han tenido que ir nuestros tripulantes a otras banderas, con todo lo que ello significa para los tripulantes, para el país, y para el Banco de Previsión Social. Hubiera sido mejor recibir en base a fictos de todos esos buques, que recibir de uno ó dos el total de los aportes.

Es todo lo que queríamos comentar a los Señores integrantes de la Comisión.

SEÑOR SINGLET.- Deseo hacer algunas reflexiones sobre la nota que hemos recibido de la Cámara de la Marina Mercante Nacional.

Ante todo, debo señalar que creo que podemos acreditar por medio de la versión taquigráfica, la responsabilidad con que ha trabajado la Comisión al analizar este tema. Naturalmente, esto se enmarcó en la tarea parlamentaria que a veces, por una serie de dificultades que se van suscitando, requiere una atención de todos los problemas a consideración de la Comisión.

No tengo presente quién es el resposable de la frase "El legislador no debe verse jamás en la obligación de realizar su trabajo con nombres y apellidos." Inclusive, no sé si es mía; pero en caso de que no lo sea, deseo suscribirla. Naturalmente, no es mi intención hablar en nombre de los integrantes de la Comisión, no obstante lo cual la expresión de consenso fue que no se trataba de una circunstancia feliz el hecho de que el tema tuviera que analizarse cuando se incorporaba a la Marina Mercante un buque que iba a tener la exoneración aquí prevista.

Este tema no fue traído a consideración por ningún integrante de la Comisión, sino que el planteamiento surgió en la primera reunión que mantuvimos con representantes de la Cámara de la Marina Mercante Nacional cuando se nos señaló, evidenciando que no existía ninguna mala intención, que de aprobarse la norma antes de determinada fecha, tal exoneración se concretaría. Reitero que en este no hubo la menor mala intención, sino que la actitud de la Cámara fue muy clara. Obviamente, se introdujo como un elemento que tampoco la Comisión podía desconocer.

Repito que no quiero hablar en nombre de todos los integrantes de la Comisión, pero sí señalo que, a título personal,

suscribo totalmente esta frase manifestando, además, que no era una circunstancia feliz la coincidencia del embanderamiento de este buque con la aprobación de la ley.

Por otra parte, deseo expresar que de la misma manera que hubiera sido absurdo prescindir de la opinión de una entidad tan representativa-- como lo es la Cámara de la Marina Mercante Nacional-- al analizar este proyecto de ley, la Comisión se ha visto en la necesidad de dilucidar algunos puntos --por lo menos, los más polémicos-- con los organismos estatales involucrados. Por ejemplo, en el día de hoy lo hemos hecho con el Banco de Seguros del Estado, cuya opinión no es muy favorable a la propuesta que aquí se ha formulado. Asimismo, reiteradamente hemos consultado al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y si bien éste entiende que lo loable de la iniciativa jusitificaría la determinación de los fictos, no tiene exactamente la misma postura que la del Directorio del Banco de Previsión Social, que formuló algunas objeciones.

Con respecto a las dilaciones, deseo aclarar que no se han dado, precisamente, en el seno de esta Comisión. En concreto, el tema --que creo ingresó a nuestra consideración a mediados del mes de abril-- se dilató en la discusión realizada en la Cámara de Representantes, justamente por su complejidad.

Recuerdo, inclusive, que uno de los técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas --me refiero a la doctora Petrucelli-- señaló el riesgo que suponía haber aprobado un proyecto que si bien en algún momento pareció ser viable a nivel parlamentario, no resolvió el problema de fondo. Esta fue la razón que la llevó

a aconsejarnos que lo estudiáramos con la detención que la importancia del tema justifica.

Por lo expuesto, aunque entiendo como muy legítima la preocupación manifestada por la Cámara de la Marina Mercante Nacional, creo que estamos en condiciones de expresar la buena voluntad que existe, el propósito de trabajo y las gestiones que ha llevado a cabo esta Comisión con el fin de aprobar el proyecto de ley; pero, como se señaló, no animados por la premura de realizarlo en determinada fecha, precisamente porque ni en el ánimo de esa Institución ni en el de los integrantes de esta Comisión estaba solucionar un problema de modo que pudiera interpretarse que ello se hacía teniendo en cuenta los nombres y apellidos de quienes se verían beneficiados con la medida.

Era cuanto deseaba manifestar en respuesta al planteamiento que se formula por parte de la Cámara de la Marina Mercante Nacional.

SEÑOR ARAUJO.- Señor Presidente: vamos a estudiar con mayor detenimiento la carta que hoy nos entrega la Cámara de la Marina Mercante Nacional.

A continuación, desearía hacer algunos comentarios que derivan de una primera lectura de la carta.

En primer lugar, confieso que me sorprende el tono de esta misiva; lo digo con total franqueza y lealtad. Tengo la impresión --ojalá que de una lectura detallada ésta no se confirme-- de que se expresa un grado de molestia hacia esta Comisión o hacia el Parlamento que me parece no corresponde. De alguna manera, se está enjuiciando, por ejemplo, el hecho de que a la Cámara de la Marina Mercante Nacional no le hayamos formulado preguntas, y que sí se las hayamos realizado a quienes concurrieron posteriormente. Creo que esto forma parte de la libertad del legislador. El informe que nos brindaron al principio, nos resultó muy vasto. No digo esto a modo de explicación, ya que pienso que no correspondería darla, en el sentido de que no estamos obligados a hacerlo, porque ello forma parte de nuestra libertad como legisladores.

Simplemente, deseo señalar --en todo caso, a nivel humano-- que, como es natural, al inicio del estudio de un proyecto de ley, se escucha una primera exposición central de una de las partes legítimamente interesadas, tras lo cual --porque hace a nuestra conciencia

de legisladores--, analizamos el tema. Estimo que no sería de buen gusto comenzar a improvisar preguntas que no se nos ocurran en ese instante, y sí con posterioridad. Precisamente, luego de la lectura detallada de lo expuesto por la Cámara de la Marina Mercante Nacional, nos surgen interrogantes que, naturalmente, formulamos a otras partes también legítimamente interesadas.

Asimismo, debo aclarar --y creo que consta en la versión taquigráfica de la sesión correspondiente-- que, si mal no recuerdo, el señor Presidente de la Comisión, al levantar aquella sesión, o al culminar vuestra exposición, señaló que quizás tuviéramos que convocarlos nuevamente, a efectos de dialogar. Entonces, para nosotros no quedó cerrada ninguna instancia, al igual que para otras agremiaciones que tuvieran que ser consultadas una vez más con respecto a este tema.

En consecuencia, pienso que ese juicio sobre nuestra conducta no corresponde o, al menos, es injusto.

Por otra parte, en la carta enviada por la Cámara de la Marina Mercante Nacional se expresa que se discrepa totalmente con determinadas palabras vertidas por parte de los señores senadores en la Comisión.

Al respecto, reitero lo dicho por el señor Senador Singlet: quizás haya sido quien habla el responsable de estas expresiones, porque sabe que es su pensamiento, al igual que el de otros señores Senadores. Simplemente, ratifico mis dichos, si es que son míos.

En este sentido, debemos ser muy claros. Por razones obvias, los legisladores estamos obligados a ser y a parecer. Consideramos --no sé si esto consta en la versión taquigráfica, pero sí en los comentarios posteriores que podrán ratificar, seguramente, los señores senadores-- que fue un error señalarnos a nosotros, a la hora de estar analizando un proyecto de ley, que esto le podría significar a una determinada firma comercial el depósito de U$S 500.000, por lo cual habría que hacerlo antes del día 28. Insisto en que, a nuestro juicio, esto no corresponde. En realidad, estas manifestaciones se expresaron en Sala --y el tema no fue iniciativa de ninguno de nosotros-- por parte de los armadores, con nombre y apellido. En este país, y en todas partes del mundo, se debe ser y parecer. Nunca va a faltar alguien que suponga que puede haber cierto interés por parte de determinado legislador. Si hay algo que debemos preservar por el bien del orden democrático y de las instituciones, es la honorabilidad --de la que no dudo-- de todos los integrantes del Cuerpo, la cual debe ser cuidada, por encima de todo.

Insisto en que esto, a nuestro juicio, es un error, no otra cosa. Naturalmente, alcanza con que se exhorte a los legisladores a un rápido tratamiento-- en virtud de las necesidades que existen para el país-- y a la aprobación de un proyecto de ley que, en general, todos consideramos satisfactorio . Reitero que esa referencia, en todo caso, fue un error.

Estimo que, en ese sentido, no discrepamos totalmente. Tengo la certeza de que, como ciudadanos de este país, los integrantes de la Marina Mercante comprenderán que estamos obligados a ser y a parecer. Por lo tanto, cuando se comete un error con estas características, tenemos que señalarlo y, evidentemente, deben surgir --tal como sucedió-- las afirmaciones que ustedes registran en esta carta.

Tal como se ha expresado toda la ley puede ser mejorada.Confieso que he dialogado con quienes analizaron este proyecto de ley en la Cámara de Representantes, y hubo quienes estuvieron de acuerdo con que, efectivamente, por la premura en el tratamiento del tema, no habían podido estudiar detenidamente alguno de estos puntos. Es cierto que preocupa el hecho de que han transcurrido algunos días en la consideración de este asunto. Pero me pregunto cuánto tiempo transcurrió desde que la Cámara de la Marina Mercante Nacional decidió promover esta iniciativa. Pasaron cinco años.

Entonces, me parece que no podemos estimar como un exceso que una Cámara del cuerpo parlamentario haya insumido dos meses en su estudio. Más allá de que comprendo la premura, reitero, no me parece un exceso.

Por último, los integrantes de la Cámara de la Marina Mercante Nacional --en este sentido, creo que puedo hablar en nombre de todos los miembros de la Comisión-- pueden tener la certeza de que estamos de acuerdo con que este proyecto de ley es necesario para el país, y

hay que aprobarlo con rapidez, no con vértigo ni urgencia. También lo haremos con la profundidad con la que estamos obligados a actuar.

A título exclusivamente personal, más allá de que íntimamente me siento algo molesto con el tono de la carta, los integrantes de la Cámara de la Marina Mercante Nacional podrán tener la seguridad de que esto no nos puede desviar, en absoluto, de los objetivos que naturalmente debemos perseguir. Ello no nos hace tomar ninguna distancia del proyecto; todo lo contrario. Ratificamos el mismo interés que seguramente tienen ustedes en la aprobación de un proyecto de ley que es imprescindible para el país.

Muchas gracias.

SEÑOR RAVENNA.- Deseo señalar que las palabras del señor senador Araújo coinciden en mucho con mi pensamiento personal. Por esa razón, sólo estamos presentes el señor Gerente y quien habla, en su calidad de Presidente de la Cámara de la Marina Mercante Nacional.

Siempre hemos entendido que este proyecto de ley es muy perfectible.

Por otra parte, quiero asegurarles a los señores miembros de la Comisión, que tenemos el mayor respeto por nuestras instituciones y por el estudio que realiza el Senado. Creemos que los señores senadores tienen derecho a profundizar, modificar y alterar el proyecto de ley, así como también a consultar a todas las partes involucradas.

En consecuencia, no ha sido nuestra intención

responsabilizar a la Comisión por la lentitud del proceso. Tal como se ha manifestado --y lo ratifico--, hace muchos años que nosotros deseamos una modificación de esa Ley de Embanderamiento. No nos duelen prendas en decir que si hubiera estado pronta el año pasado hubiera sido mucho mejor que ahora; pero eso, no depende de nosotros.

Simplemente deseamos que la Comisión preste la debida atención a la necesidad de contar con una marina mercante competitiva. No nos estamos refiriendo a la problemática de los fletes, volúmenes de carga o de la factibilidad de realizar cierto tráfico o no, aunque ya tenemos un buen intercambio. Por ejemplo, dentro de la competencia internacional, tenemos un buen intercambio de tráfico con Oriente fundamentalmente con Japón, pero debemos hacer notar que los volúmenes de carga que se podrían lograr, serían tan pequeños que no harían rentable un viaje de semejante duración, ya que duraría dos meses y medio. La idea es que los buques uruguayos que se embanderen, puedan navegar por el mundo en forma competitiva.

En el mundo, la competencia del tráfico marítimo, es muy dura. Hay que pensar que el intercambio mundial de carga, se realiza a través del tráfico marítimo. Se transportan millones de toneladas, por gran cantidad de buques. De manera que la participación es necesaria a nivel de competencia, y es por eso que nosotros insistimos en el problema de los fictos como una posible solución.

Este problema se viene arrastrando desde la promulgación de la Ley Nº 14.650 del año 1976.

Lo que se aporta a la seguridad social por sueldos, representa más de un 50% del valor salarial. Eso hace que cuando un armador le paga a un tripultante N$ 100.oo en realidad, esté desembolsando más de N$ 150.oo.

En vista de que es imposible rebajar los porcentajes de las distintas leyes sociales, es que se había propuesto la solución de los fictos.

Es indudable que dada la situación actual del Banco de Previsión Social -- cada vez más angustiante- - no debería perder ni un peso de recaudación y por ello está en contra de esta solución- Me parece justo que esta Comisión haya consultado al Directorio del Banco de Previsión Social ya que es el directamente perjudicado por esta disposición.

Nosotros no vinimos hoy a esta Comisión a discutir los términos de la ley. Entendemos que lo que la Comisión resuelve, bien resuelto estará. Lo que sí le pedimos, es que trate de buscar algun ótro tipo de solución que no afecte los intereses generales nacionales o de organismos ajenos a la problemática, como por ejemplo, el Banco de Previsión Social. Este no debe ser quién promueva la marina mercante, sino el país.

La marina mercante es muy defendida en todos los países del mundo, y por algo lo es, no sólo por pasear la bandera, como ligeramente se dice en algunos lados. Se le defiende porque realmente aporta una masa importante de divisas a la economía de cada país.

SEÑOR ARAUJO.- Respecto a esa materia, estamos trabajando y quisiera pedirle a la Cámara de la Marina Mercante Nacional que dada su experiencia, nos diga si es factible que ustedes conozcan otro tipo de incentivos existente

en otros países. No dudamos de que es necesario incentivar el embanderamiento de buques. Estoy hablando a título personal. Dado la situación actual por la que atraviesa el Banco de Previsión Social, no nos parece adecuado que sea éste el que promueva el embanderamiento de buques. El Estado, seguramente, cuenta con otras posibilidades. Confieso que he solicitado la colaboración de algunos asesores para tratar de promover otro tipo de incentivos y traerlos al seno de esta Comisión, porque los consideramos necesarios. Tenemos muy en cuenta lo que ha ocurrido en la República Argentina en esta materia, donde se han producidos cambios en las últimas jornadas.

Quizás sea necesario competir con otros incentivos -- nos duele éste en particular -- debido a la situación por la que atraviesa el Banco de Previsión Social y todo el sistema jubilatorio.

¿ Ustedes han recogido de distintas experiencias, alguna otra posibilidad de incentivo ? Se me hablado, concretamente, de que hoy en los países escandinavos existe un tipo de asistencia que brinda el Estado a las empresas armadoras.

SEÑOR RAVENNA.- Esto daría lugar a horas de discusión.

Prácticamente casi todos los países desarrollados en cuanto a marina mercante se refiere, tienen su forma de promoción y apoyo a la misma. El problema

con que han luchado todas las marinas mercantes de los países en desarrollo ha sido que cuando un buque es adquirido y empieza a trabajar en un país en desarrollo, le está sacando cargo a los países desarrollados. Por lo tanto, se han manifestado desde hace muchísmos años, opiniones en contra, expresiones políticas y diplomáticas de los grandes países, contra aquellos que promueven el desarrollo de la marina mercante.

Un ejemplo típico de ello, lo tenemos a partir de los primeros años de la década del sesenta -- es decir, hace treinta años -- cuando se estableció la reserva de carga para los buques nacionales. Comenzó por Chile, le siguió Brasil y luego se hizo política general en América Latina y en los países del Grupo de los 77. Todos decidieron legislar para favorecer el propio intercambio de buques de bandera nacional, partiendo de la base de que es lógico y natural que un país soberano tiene que tomar parte en forma proporcional a su propio intercambio, ya que es comprador y vendedor y elige el medio de transporte.

En ese sentido, la Cámara hace muchos años que está luchando para modificar los sistemas de importaciones y exportaciones y hace, en ese sentido, un frente común con otros países.

Por ejemplo, el comprar costo y flete de un país, significa que cuando uno va a comprar una maquinaria en Europa, pide el precio y le mandan una factura pro-forma donde se establece su precio, el del seguro

y el flete incluido. Eso da el costo CIF final. Ese flete que ponen los fabricantes es el oficial, digamos, el de una conferencia de fletes. Pero si se trata de fábricas importantes, éstas tienen bonificaciones sensibles en los fletes marítimos, porque es una forma de captar cargas. No obstante ello, el importador uruguayo está pagando fletes teóricos que recibe el fabricante pero que, a su vez, paga como flete una cifra mucho menos, que embolsa el fabricante. De esa manera, no se beneficia al importador uruguayo. Por eso insistimos en que la compras deben hacerse a valor FOB, es decir, que se fije el precio allá y seamos nosotros los que dispongamos del valor del flete. De esa manera, en media hora, en cualquier oficina se puede negociar los fletes de todas las compañías que se les ocurran. Solamente lo que se necesita, es interés en realizar la importación.

Desgraciadamente, el último proyecto que la Cámara elevó hace ya diez o doce años, fue detenido en la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, porque un señor dijo que el conseguir un flete en Montevideo, era un trabajo muy engorroso, cosa absolutamente incierta. Sin embargo, por ese motivo fue rechazada la iniciativa que promovimos. En los valores arancelarios de la Aduana y del Banco de la República, se insiste con el valor CIF de la mercadería, cosa que a nuestro juicio es un tremendo error, que hace perder a nuestro país, muchos millones de nuevos pesos por año.

Señalo esto a fin de mostrar la complejidad del negocio marítimo, la agilidad que en él debe existir y la lucha permanente que hay que librar contra los países de gran desarrollo marítimo que tratan, por todos los medios, de perjudicarnos; en ese sentido debemos ser muy francos. Al respecto, debemos manifestar que la Ley de Reserva de Cargas que era general y tuvo el consenso de todos los países latinoamericanos --no me refiero a los de otros continentes-- estuvo en vigencia desde 1960 en adelante pero, lamentablemente, hace dos años comenzó a resquebrajarse debido a intereses sectoriales y no nacionales que obligaron a las compañías de navegación latinoamericanas a asociarse o intervenir en las conferencias de fletes que están manejadas por los países europeos o asiáticos. Ello trajo como consecuencia que hayan ido desapareciendo progresivamente las leyes de reserva de carga de los países de América Latina.

Por otro lado, debo manifestar que con la reserva de carga estamos transportando el 8% de nuestro comercio exterior. En lo que tiene que ver con el petróleo, debemos decir que ANCAP importa el 100% a través de buques extranjeros alegando que no desea comprometerse con buques nacionales en virtud de que compra en distintos orígenes y en el mercado libre internacional consigue costos más convenientes. En realidad, esto no deja de ser cierto, pero constituye la razón por la que los armadores uruguayos están impedidos de tener buques petroleros. Debemos

tener en cuenta que se trata de buques de gran costo que transportan exclusivamente petróleo y, por lo tanto, es necesario contar con cargas aseguradas.

Por otra parte, deseo advertir que la Cámara está a disposición de los señores senadores a fin de conversar sobre la temática marítima. Evidentemente, se trata de una problemática apasionante puesto que es muy compleja y uno puede morirse de un infarto pero nunca de aburrimiento porque todos los días surgen novedades.

Uno de los argumentos que utilizan los países desarrollados en contra de las Marinas Mercantes para justificar la reserva de carga es el hecho incierto de que los fletes, al amparo de la reserva de carga, son más caros, que los tráficos son malos, etc. Asimismo, usan el término discriminación para justificar su permanencia en los tráficos. Debemos tener en cuenta que los negocios son negocios y mientras menos rivales se tenga más cómodo se ha de sentir.

Cabe destacar que el desarrollo de la Marina Mercante latinoamericana se multiplicó por 7 --en tonelaje-- en los últimos 20 años permitió a ciertos países estar más tranquilos en lo que respecta a los fletes. No obstante, también es cierto que ese hecno ha tenido como consecuencia el surgimiento de nuevas modalidades en el tráfico internacional a través de empresas que han abandonado el sistema de conferencias marítimas y se han transformado en consorcio que, indudablemente, representan importantes rivales con lo que no es posible competir.

De todas formas, hay muchas compañías que navegan libremente por el mundo y con este proyecto tendemos a que los barcos uruguayos puedan buscar los fletes allí donde los haya en virtud de que nuestro país , por su pequeño volumen, no ofrece cargas significativas.

Por último, deseo señalar los aportes sociales que debe hacer una empresa. Como ejemplo, tomaremos a la empresa Montemar puesto que es la única de gran volumen que existe en nuestro país en este momento. En tal sentido, debemos decir que al Banco de Previsión Social aporta el 16,50% por los patronos y el 13% por los obreros; el seguro de salud representa el 5% y el 3% respectivamente; el impuesto a las retribuciones sobre los sueldos, implica un 1% para los patronos y un 7% para los empleados; la erogación que insume el Banco de Seguros significa el 4,15%, lo que haría un total del 26,65% en el caso de los patronos y el 23 % en el de los obreros. No debemos olvidar que también hay ciertos pagos que se realizan como beneficios sociales que indudablemente inciden en el costo. En tal sentido, podemos destacar los siguientes: la licencia legal significa el 5,55% al igual que las bonificaciones por licencia; el salario vacacional representa el 11,10% y, por último, el aguinaldo insume el 8,33%. Esto haría una cifra correspondiente al 30,53% que, sumado al 26,65% , nos da 57,18%. Quiere decir, entonces, que en el caso de los patronos de cada 100 pesos el armador debe pagar 157.

También tengo en mi poder planillas de sueldos

de la mencionada empresa. Por ejemplo, el Capitán Osvaldo Giordano percibe un sueldo de N$ 6:118.251 y teniendo en cuenta el último ajuste del mes de abril, llegará a los N$ 7:829.609. Por concepto de Montepío paga N$2:209.810, lo que hace una remuneración líquida de N$ 5: 628.000. Advierto que se trata de los recibos originales, por lo que no voy a poder dejarlos en poder de los señores senadores. Por su parte, el señor Chaparra , que es el Capitán más viejo que tiene la empresa, ya que se desempeña en esa función desde hace más de 20 años, por 27 días de embarque recibió N$7:000.000. Mientras tanto, en febrero cobró N$7:829.609 con N$ 1:800.000 de descuento, lo que hace un sueldo nominal de N$ 6:000.000. Si tenemos en cuenta el ajuste producido, pasará a cobrar N$ 10:400.000 descontándosele N$2:392.000 por leyes sociales, por lo que finalmente percibirá N$8:000.000.

Queda claro, pues, que estos son los máximos sueldos que se perciben. En la planilla que los señores senadores tienen en su poder no sólo pueden observar el sueldo de los capitanes, sino también del resto de la tripulación , con lo que comprobarán que perciben ingresos muy importantes.

En la exposición que presentamos por escrito hablamos de la Ley de horas extras, que tuvo la intención de aumentar el empleo en las fábricas, industrias y comercios, al limitar el número de horas extras semanales, lo que permitiría aumentar el número de operarios. Lamentablemente, esto no se puede llevar a cabo a bordo de un buque porque las bodegas deberían ser transformadas en alojamientos. Debe tenerse en cuenta que el buque navega las 24 horas del día y estos sueldos están basados en una jornada laboral de 8 horas y el trabajo realizado fuera de ese horario se paga extra. Por este motivo, es totalmente imposible en el caso de un buque, limitar las horas extras a 8 horas semanales, a menos que se fondeara en la mitad del Atlántico, suspendiendo todas las actividades, lo que sería absurdo. En consecuencia, desgraciadamente ha debido olvidarse que existe esta legislación a fin de poder pagar las horas extras como corresponde --y como siempre se hizo-- resultando muy significativas las cifras totales. También debemos aclarar que los buques uruguayos, salvo el hecho de separar al trabajador de su familia, le ofrece una buena alimentación, compensaciones especiales para los días de permanencia en puerto, etcétera. Esto da como resultado las cifras que constan en las planillas que hemos brindado que, como se puede observar, resultan muy importantes. Quien habla fue armador hace 20 años y puedo afirmar que tanto el Capitán como la tripulación se alimentan adecuadamente.

En consecuencia, es claro que los trabajadores de la Marina Mercante perciben buenos salarios. Sería bueno que todos los obreros uruguayos estuvieran en esas condiciones.

Lo que hemos expresado no significa, de ninguna manera, defender los fictos, sino que fue la única salida que encontramos para que los países que protestaban por la reserva de carga, no pudieran señalar que hacíamos discriminación de banderas por medio del subsidio. A este respecto, es bueno recordar que mantenemos una correcta relación con los subsidios que otros países pagan a sus Marinas Mercantes.

SEÑOR ARDAO.- Quisiera detenerme un poco en la consideración de esa frase que causó una cierta molestia en los integrantes de la Comisión y que comprendemos. Sin embargo, creo que vale la pena aclararla, tanto en lo personal como en mi calidad de representante de la Cámara de la Marina Mercante. Esas expresiones no fueron dirigidas de ninguna manera a esta Comisión y creo que eso ha quedado claramente establecido al referirnos a los años de estudio que este tema nos ha insumido. Quizás, en una primera lectura no se percibe el dolor que sintió la Cámara al vincularse su fervor por el tema de la Ley de abanderamiento con la llegada de un buque de determinada empresa. Ese no fue nuestro espíritu y, en tal sentido, repito, hemos trabajado sobre este proyecto durante años. Simplemente, se hacen alusiones a las altas y bajas durante todo ese período pero, como la Cámara ha trabajado siempre por

la Marina Mercante Nacional creyendo que, de ésa manera contribuía al desarrollo del país, nos sentimos dolidos al interpretarse que nuestro interés por la Ley se fundamentaba en una determinada unidad. Al respecto, los señores legisladores saben que hemos trabajado en este texto durante años, aunque la Comisión contó solamente con algunos meses.

A nuestro juicio, mucho más importante que brindar elementos que los señores legisladores ya conocen, es aclarar nuestro respeto por el Senado y por los miembros de esta Comisión y manifestar que si esas expresiones causaron dolor, a nosotros nos ocurrió lo mismo porque, de alguna manera, se dejaba de lado todo nuestro trabajo anterior. Pedimos disculpas si nuestra intención fue malentendida porque sabemos --y hacemos alusión a versiones taquigráficas anteriores-- que este proyecto de ley había sido aprobado por consenso y, posteriormente, en este mismo ámbito se dijo que no se habían presentado las objeciones por falta de tiempo. Debemos decir que esto no es cierto, y así lo demuestran los textos a los que hemos hecho referencia.

Quiero dejar constancia una vez más, que en ningún momento nuestro apoyo a la Ley de abanderamiento de debió a determinado buque en particular, ya que mucnos se fueron y volvieron sin la Ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera dejar constancia de mi molestia frente a esta expresión, así como que el legislador no debe verse jamás obligado a realizar su trabajo con nombre

y apellido. Creo que fui el autor de esta frase al advertir que se quería presionar a la Comisión a fin de que el proyecto de ley fuera aprobado antes de determinada fecha para que cierta compañía --lamento que haya sido nombrada-- fuera beneficiada. Debo aclarar que en este ámbito se actúa en forma impersonal y que los legisladores se mueven guiados por el interés nacional. Por lo tanto, la premura en aprobar determinado proyecto de ley, resultaba una evidente presión sobre la Comisión, que ésta no podía aceptar de ninguna manera.

Por otro lado, tampoco aceptamos que se censure la lentitud con que esta Comisión ha actuado. Si los señores representantes de la Marina Mercante observan las carpetas de los señores senadores, podrán apreciar que hemos recurrido al asesoramiento de todos aquellos organismos e instituciones que pudieron estar vinculados a este tema. La resolución que se ha obtenido por consenso en la Cámara de Representantes nos merece el mayor de los respetos, pero la seriedad y responsabilidad con que debemos encarar el análisis de los distintos asuntos nos obliga a asesorarnos. Mucho menos podemos aceptar que se afirme que hemos trabajado con lentitud cuando el proyecto de ley ingresó a nuestra consideración el 20 de abril de este año y, desde esa fecha hasta el momento, la Marina Mercante ha sido recibida dos veces, la Prefectura Nacional Naval también concurrió a esta Comisión en dos oportunidades y también lo hicieron en una ocasión el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Banco de Previsión Social, el Banco de Seguros del Estado, los

representantes de los obreros y otros organismos vinculados al tema. En "El Observador" del lunes 18 de mayo del corriente, el Capitán Ravenna expresa: "El proyecto de ley de abanderamiento tuvo un proceso de elaboración de casi cuatro años, que comenzó durante la Administración del ex-Ministro de Transporte y Obras Públicas, Jorge Sanguinetti. 'En este momento --señaló Ravenna-- podemos decir que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los tripulantes y los armadores estamos de acuerdo en que es una buena ley y que debe ser sancionada. De manera que esperamos que no haya ninguna modificación en el Senado'. Según Ravenna, la nueva ley es 'suficientemente amplia' para su aplicación inmediata y 'suficientemente clara' para no necesitar una reglamentación." Sin duda, se trata de una opinión muy respetable pero fue vertida el 18 de mayo y hasta la fecha la Comisión ha trabajado con diligencia y no ha sido omisa en el cumplimiento de sus deberes.

Por lo tanto, rechazamos categóricamente lo que se pueda aducir en cuanto a la lentitud de un proyecto de ley que, si bien cuenta con cuatro años de elaboración, ha sido tratado con mucha diligencia en comparación con la lentitud que se ha demostrado en otras oportunidades.

Con respecto a la versión de la Compañía Montemar Sociedad Anónima acerca de los aportes sociales que paga por sus tripulantes, debemos dejar en claro que esta empresa paga lo mismo que toda otra que trabaja en el ramo de la industria y el comercio. No se trata, entonces, de una tributación especial que castigue a la Marina Mercante, como parece insinuarse.

Por otra parte, al aporte patronal del 26.65% al Banco de Previsión Social, que comprende el aporte por DISSE, el impuesto a los sueldos --que no es un aporte social, sino un impuesto-- y lo correspondiente al Banco de Seguros del Estado, se le suma lo que se paga por los beneficios sociales como licencia, salario vacacional y aguinaldo, que son aportes que se realizan una vez al año y sobre determinada cantidad.

SEÑOR RAVENNA.- Simplemente queremos señalar el número de factores que inciden en el costo de los tripulantes. Aunque la licencia o el salario vacacional se paguen anualmente, sabemos que implican una reserva que incide en los costos de tripulación. En ningún momento hemos dicho que la actividad marítima pague más que otra empresa; sencillamente hemos querido indicar cuál es el costo de un tripulante.

Como es sabido, si a un tripulante se le paga 100 debe aportarse un 57% por distintos conceptos y, de ninguna manera, pretendemos que se haga una excepción a esta regla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que en ningún momento atribuí al señor Capitán Ravenna el haber dicho que se trataba de una tributación especial que recaía sobre la Marina Mercante. Cuando el Capitán Ravvena hablaba de la tributación que correspondía a las empresas marítimas por los obreros, quien habla sólo señalaba que ese costo lo tienen que soportar todas las empresas de la actividad industrial y comercial del país Por otro lado, las retribuciones sobre licencia anual, aguinaldo, etcétera, son proporcionales al tiempo trabajado durante el año y se aporta una sola vez.

Deseo señalar, además, que el propio Capitán Ravenna en el diario "El Observador en su edición del día 18 de mayo, agregaba lo siguiente: "La bandera uruguaya resulta conveniente para los demás países porque los barcos están exonerados de todo tipo de impuestos. Y aunque no se subsidie de ninguna forma a la Marina Mercante. el hecho de no tener impuestos sobre los barcos significa una enorme ventaja para el armador. La facilidad de abanderamiento y la libertad plena de navegar en cualquier parte del mundo también es otro atractivo". Nosotros estamos de acuerdo con que se trate este proyecto de ley con la mayor celeridad; también coincidimos en que debemos estimular a la Marina Mercante y con que es absolutamente lamentable que el país tuviera hasta hace pocos

días un solo barco que enarbolara la bandera nacional.

Asimismo, pienso que deberíamos contar con barcos de nuestra bandera que recorrieran los mares del mundo, realizando fletes de puerto a puerto, aun sin tocar el de Montevideo.

Por otra parte, la hidrovía y la puesta en marcha del MERCOSUR harán posible que el transporte fluvial se vea incrementado de manera muy sensible. Por ello, debemos tener la precaución de tener todas las leyes que faciliten el abanderamiento de embarcaciones con el Pabellón Nacional.

En este tema, no le cedemos la derecha a nadie y no aceptamos que se nos diga que la celeridad en el trabajo parlamentario es preferible al estudio profundo y al asesoramiento exhaustivo sobre los temas que se están tratando. Esto llevaría a legislàr hoy y tener la necesidad de modificar a los pocos meses estas normas debido a el apresuramiento con que se elaboraron.

En síntesis, debemos decir que nuestro interés es sancionar este proyecto de ley a la mayor brevedad posible. Creemos que el mismo no va a quedar tal como vino de la Cámara de Representantes, porque del estudio que se ha realizado en el Senado surgió que algunas cosas se comparten y otras no. Nuestro objetivo es el interés nacional y, por ello, trataresmos de elaborar la mejor ley para la Marina Mercante a efectos de responder a este interés nacional. Esto adquiere más trascendencia con vistas al MERCOSUR, cuando el tránsito fluvial pueda realizarse sobre la hidrovía, lo que traerá

aparejado costos menores que otras formas de transporte.

SEÑOR ARAUJO.- Simplemente quiero decir que --como en esta sesión se ha mencionado el tema de los salarios-- en una sesión anterior, en oportunidad de la visita del señor Subsecretario de Trabajo y Seguridad Social, doctor Reilly, hice referencia a diferencias entre lo que éste expresara en una carta que le remitiera el Banco de Previsión Social, acerca de los aportes de un Capitán, en el sentido de que éstos difieren en forma abismal de lo que se había expresado en torno a los ingresos que percibe ese Oficial.

El señor Subsecretario afirmaba que el salario que percibe un Capitán es de N$ 4:000.000 y aquí se había señalado que estaban en el orden de los U$S 4.000 ó U$S 5.000, lo cual tampoco parecería exacto si nos atenemos a estas planillas de Montemar Sociedad Anónima. Aclaro que no he formulado ningún otro comentario, porque seguramente debe haber algún error. Tampoco pongo en duda el informe que se nos suministra a través de la Cámara de la Marina Mercante, así como el de Montemar Sociedad Anónima; pero tengo que admitir que no puedo sospechar de la información que brindó el señor Subsecretario y que le fuera emitida por el Banco de Previsión Social. En consecuencia, pienso que debe haber habido un error, pero no podemos permanecer en silencio cuando se habla de dos cifras tan distantes una de la otra.

SEÑOR RAVENNA.- Ese punto nos interesó profundamente. Por eso, en el día de hoy me permití expresar a "Montemar" que asistiría solo a esta Comisión, a los efectos de defender los intereses comunes a la Marina Mercante y a los armadores. Asimismo, señalé que si tenía que declarar que las manifestaciones de esa carta no eran correctas, debía entonces mostrar pruebas. En lo personal, debo decir que creo en los recibos que he traído firmados por los Capitanes.

Como es sabido, la pesca recibe un tratamiento salarial distinto; se parte de un salario básico, existiendo luego una proporción --todos los tripulantes-- de los beneficios que la captura produce. Sé que los Capitanes de pesca --que no tienen relación alguna con la Cámara de la Marina Mercante-- están percibiendo buenos sueldos, aunque no sé si serán similares a los de un Capitán de ultramar. En lo que tiene que ver con la Marina Mercante Nacional, los sueldos que se otorgan son los que hemos señalado anteriormente.

Quiero decir que tengo confianza en "Montemar"; sin embargo, lo que está escrito en los recibos está señalando la verdad de las cosas.

Quiero reiterar que la Cámara de la Marina Mercante no ha dudado en ningún momento de la buena fe, intención y capacidad de los miembros de la Comisión. Sentimos un enorme respeto por el Parlamento y por los señores senadores. Sabemos perfectamente bien que esta ley "cojea" de algún lado, fundamentalmente del de los

fictos. Honestamente, no hemos encontrado otra solución. Por supuesto, se podría estudiar algún otro mecanismo; a ello nos abocaremos y en su oportunidad les aportaremos toda la información que sea necesaria.

Quiero decir, además, que nuestro disgusto proviene del cambio de posición de los gremios en su actuación en la Cámara de Representantes y en esta Comisión, teniendo en cuenta que se había llegado --teniendo como eje al Ministerio de Transporte y Obras Públicas-- a un consenso en el sentido de eliminar todas las diferencias en cuanto a los inconvenientes que cada uno juzgaba que el sistema poseía, a los efectos de que el proyecto de ley fuera aprobado. Inclusive, cuando se planteó en la Cámara de Representantes el problema de las tripulaciones, señalábamos que estábamos de acuerdo con fijar un 75%, a los efectos de lograr un acuerdo.

Somos conscientes de que no sería justo transmitir nuestro disgusto con la intergremial marítima a los señores senadores. Simplemente, entendemos que ese efecto negativo que se provocó pudo haber generado en los señores legisladores ciertas dudas con respecto al famoso consenso alcanzado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo aclarar que la carta del Banco de Previsión Social a que se ha referido el señor senador Araújo no habla de dólares, sino de que un Capitán recibe sumas superiores a los N$ 4:000.000, cifra que es bastante inferior a lo que realmente cobra.

SEÑOR RAVENNA.-Los Capitanes y Jefes de Máquinas no reciben pago por horas extras.

SEÑOR ARAUJO.- Precisamente, la explicación brindada por el Capitán Ravenna es la que en un principio ofrecía un alto funcionario del Banco de Previsión Social acerca del hecho de que el informe se estaría refiriendo a Capitanes de pesca --aclaro que esto no está aún confirmado--, quienes no estarían aportando por los beneficios que surgen de la captura. Esa fue la primera explicación que se me brindó.

SEÑOR BELVISI.- Quisiera expresar nuestra opinión con respecto a este tema.

Por supuesto, este asunto nos preocupa y nos hemos abocado a realizar un análisis serio de él, conscientes de su repercusión en muchos ámbitos y del estímulo que debe darse a esta actividad en nuestro país. Naturalmente, discrepamos en cuanto a las vías que se han encontrado a través de este proyecto de ley, a los efectos de lograr el objetivo deseado. Nuestra discrepancia reside, fundamentalmente, en el tema de los fictos, ya que la promoción se pretende realizar a través de un organismo que, en lo que hace al sistema de seguridad social, ha motivado nuestra preocupación. Concretamente, pensamos que existe una contradicción en su filosofía, pues en este momento estamos tratando de resolver el problema de los recursos para la financiación de la seguridad social. Entonces, la contradicción se da cuando vemos que a través de los fictos, se está tratando de que aquellos que perciben más, paguen menos. Sin embargo, estamos totalmente de acuerdo con promover, por otras vías, a la Marina Mercante.

A continuación, quisiera referirme a lo que

se expresa en la página 9 de la carta que se nos ha entregado en el día de hoy. Antes de comenzar, quisiera decir que compartimos las expresiones de los señores senadores en cuanto a la solidaridad en ese aspecto.

Es así que ahora me permitiré dar lectura a lo que el señor Presidente de la Cámara de la Marina Mercante Nacional expresó el día 29 de abril, en el seno de esta Comisión, luego de lo cual se podrá ver que la frase que motiva el problema que se ha planteado, surge naturalmente. El señor Deambrosi decía: "De ahí nuestro deseo de que sea aprobado por el Senado a la mayor brevedad posible puesto que, entre otras cosas, en este momento la empresa naviera más importante del país está a punto de adquirir --ya se ha firmado el compromiso, e inclusive uno de sus representantes se encuentra presente en este ámbito-- un buque de gran valor, con capacidad para 1.500 contenedores. Esto significa que tanto esa empresa como la Marina Mercante Nacional, contarán con el buque más grande del país.

Por otra parte, cabe informar que, de mantenerse la ley anterior de abanderamiento, esta empresa, tendría que depositar en la Prefectura Nacional Naval y en el Banco de la República una cifra cercana a los U$S 500.000 por el 1% de comisión que habitualmente se cobra. Como es sabido, ese monto importante de dinero quedará inmovilizado en la Prefectura Nacional Naval mientras el buque tenga bandera nacional. En consecuencia, la aprobación de este proyecto de ley no sólo es beneficiosa para la Marina Mercante, sino también, en este caso en

particular, a efectos de evitar que ese buque --que, de todas maneras va a ser comprado-- quede con otra bandera hasta que se sancione esta iniciativa." Más tarde, el señor Deambrosi señala que el legislador no debe verse jamás en la obligación de realizar su trabajo con nombre y apellido, pues esa no debe ser la motivación, sino debe ser el interés nacional, que está presente en todo.

En lo particular, quiero decir que he quedado satisfecho con las aclaraciones que se han hecho en el día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, agradecemos la presencia de los representantes de la Marina Mercante Nacional.

En cuanto al incidente motivado en la citada frase, queremos dar la seguridad de que aquí no ha quedado resquemor alguno, puesto que tomamos este hecho, simplemente, como una discrepancia de conceptos que, de ninguna manera, podrían provocar la menor animosidad en el plano personal ni en el conceptual con la Marina Mercante. Por supuesto, todos estamos dispuestos a colaborar con el país en la sanción de este proyecto de ley, y reiteramos nuestro agradecimiento a los visitantes.

(Se retira de Sala la delegación de la Cámara de la Marina Mercante)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 12 y 36 minutos)